



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (ôsma komora)

z 26. októbra 2023 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 2 písm. j) – Článok 3 – Článok 4 ods. 3 – Náhrada cestujúcim v leteckej doprave pri odmietnutí nástupu do lietadla – Cestujúci, ktorý bol vopred informovaný o odmietnutí nástupu do lietadla – Neexistencia povinnosti cestujúceho prezentovať sa na nástup do lietadla – Článok 5 ods. 1 písm. c) – Výnimky z práva na náhradu v prípade zrušenia letu – Neuplatniteľnosť týchto výnimiek v prípade plánovaného odmietnutia nástupu do lietadla“

Vo veci C-238/22,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Landgericht Frankfurt am Main (Krajinský súd Frankfurt nad Mohanom, Nemecko) z 21. februára 2022 a doručený Súdnemu dvoru 5. apríla 2022, ktorý súvisí s konaním:

FW

proti

LATAM Airlines Group,

SÚDNY DVOR (ôsma komora),

v zložení: predseda ôsmej komory N. Piçarra, sudcovia M. Safjan a M. Gavalec (spravodajca),

generálny advokát: A. Rantos,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- FW, v zastúpení: H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt,
- LATAM Airlines Group SA, v zastúpení: S. Wassmer, Rechtsanwalt,
- nemecká vláda, v zastúpení: J. Möller, P. Busche a M. Hellmann, splnomocnení zástupcovia,
- Európska komisia, v zastúpení: G. Braun, G. Wilms a N. Yerrell, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: nemčina.

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 2 písm. j), článku 3 ods. 2, článku 4 ods. 3, článku 5 ods. 1 písm. c) bodu i) a článku 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi FW a LATAM Airlines Group SA (ďalej len „Latam Airlines“) vo veci žiadosti o náhradu, ktorú podala FW na základe nariadenia č. 261/2004 po tom, čo Latam Airlines zablokovala jej rezerváciu na let, ktorý sa mal uskutočniť medzi Madridom (Španielsko) a Frankfurtom nad Mohanom (Nemecko).

Právny rámec

- 3 Podľa odôvodnení 1 až 4 a 9 nariadenia č. 261/2004:
 - „(1) Konanie spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa;
 - (2) odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie alebo veľké meškание letov spôsobuje cestujúcim vážne problémy a nepohodlie;
 - (3) hoci nariadenie Rady (EHS) č. 295/91 zo 4. februára 1991, ktorým sa zavádzajú spoločné pravidlá systému náhrad pri odmietnutí nástupu do lietadla v pravidelnej leteckej doprave [(Ú. v. ES L 36, 1991, s. 5; Mim. vyd. 07/001, s. 306)], vytvorilo základnú ochranu pre cestujúcich, zostáva počet cestujúcich, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, príliš vysoký a to isté platí aj pre zrušenie letu bez predchádzajúceho oznámenia a veľké meškания;
 - (4) spoločenstvo by preto malo zvýšiť štandardy ochrany ustanovené uvedeným nariadením tým, že posilní práva cestujúcich a zabezpečí, aby leteckí dopravcovia pôsobili na liberalizovanom trhu za harmonizovaných podmienok;
 - ...
 - (9) počet cestujúcich, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli by sa mal znížiť tým, že sa bude od leteckých dopravcov vyžadovať, aby vyzvali dobrovoľníkov vzdať sa svojej rezervácie za protislužbu namiesto odmietnutia nástupu do lietadla a tým, že sa poskytnú plná náhrada pre tých, ktorým bol nakoniec odmietnutý nástup do lietadla.“

4 Článok 2 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Definície“, v písmenách j) a l) stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

...

j) ‚odmietnutie‘ nástupu do lietadla znamená odmietnutie prepravy cestujúcich, hoci sa prezentovali na nástup podľa podmienok stanovených v článku 3 ods. 2 okrem prípadov, keď existujú oprávnené dôvody na odmietnutie nástupu do lietadla v súvislosti so zdravím, bezpečnosťou alebo ochranou, alebo nedostatočnými cestovnými dokumentmi;

...

l) ‚zrušenie‘ znamená neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované.“

5 Článok 3 tohto nariadenia, nazvaný „Pôsobnosť“, v odsekoch 1 a 2 znie:

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje:

a) pri cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy;

...

2. Odsek 1 sa uplatňuje za podmienky, že cestujúci:

a) majú potvrdenú rezerváciu na príslušný let a s výnimkou prípadu zrušenia uvedeného v článku 5, sa dostavili na odbavenie,

– ako je určené a v čase, ktorý vopred písomne (vrátane elektronických prostriedkov) stanovil letecký dopravca, cestovná kancelária alebo splnomocnený cestovný agent,

alebo ak nie je stanovený žiadny čas,

– najneskôr 45 minút pred uverejneným časom odletu; alebo

b) boli leteckým dopravcom alebo cestovnou kanceláriou prepísaní z letu, na ktorý mali rezerváciu na iný let, bez ohľadu na dôvody.“

6 Podľa článku 4 uvedeného nariadenia, nazvaného „Odmietnutie nástupu do lietadla“:

„1. Keď prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva odmietnutie nástupu do lietadla, najprv vyzve dobrovoľníkov[,] aby sa vzdali svojich rezervácií za protislužbu za podmienok dohodnutých medzi príslušným cestujúcim a prevádzkujúcim leteckým dopravcom. Dobrovoľníkom sa poskytuje pomoc v súlade s článkom 8, taká pomoc sa poskytuje dodatočne k náhradám uvedeným v tomto článku.“

2. Ak nie je počet dobrovoľníkov dostatočný, aby umožnil nástup do lietadla zostávajúcim cestujúcim s rezerváciou, prevádzkujúci letecký dopravca môže potom odmietnuť cestujúcim nástup do lietadla proti ich vôli.

3. Ak je cestujúcim proti ich vôli odmietnutý nástup do lietadla, prevádzkujúci letecký dopravca im ihneď poskytne náhradu v súlade s článkom 7 a poskytne im pomoc v súlade s článkom 8 a 9.“

7 Článok 5 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Zrušenie“, ustanovuje v odseku 1 písm. c):

„V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim [V prípade zrušenia letu – *neoficiálny preklad*]:

...

c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

- i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo
- ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase priletu [; alebo]
- iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu.“

8 Článok 7 tohto nariadenia, nazvaný „Právo na náhradu“, stanovuje:

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

- a) 250 [eur] v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;
- b) 400 [eur] v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km;
- c) 600 [eur] v prípade všetkých letov, ktoré nespádajú pod písmená a) alebo b)[.]

Pri stanovení vzdialenosti je základom posledné cieľové miesto, do ktorého cestujúci pre odmietnutiu nástupu alebo zrušeniu príde neskôr[,] ako je plánovaný čas priletu.

...

4. Vzdialenosti uvedené v odseku 1 a 2 sa merajú metódou ortodromickej dráhy.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

9 FW si v spoločnosti Latam Airlines rezervovala spätočný let z Frankfurtu nad Mohanom do Madridu a späť. Let tam sa mal podľa plánu uskutočniť 22. decembra 2017 a spätočný let 7. januára 2018.

- 10 Vzhľadom na nemožnosť odbaviť sa online na let 21. decembra 2017 FW kontaktovala Latam Airlines. Táto spoločnosť jej tak oznámila, že jednostranne a bez toho, aby ju o tom vopred informovala, zmenila jej rezerváciu tak, že ju prepísala na skorší let, ktorý sa mal uskutočniť 20. decembra 2017. V rámci tohto oznámenia Latam Airlines tiež FW informovala, že jej rezervácia na spiatocný let 7. januára 2018 bola zablokovaná z dôvodu, že nenastúpila na let tam.
- 11 FW si následne rezervovala u iného leteckého dopravcu let tam a späť a zaplatila 528,23 eura za zodpovedajúce letenky. Pred začatím konania vo veci samej jej však Latam Airlines vrátila sumu 101,55 eura.
- 12 Rozsudkom z 2. septembra 2021 uložil Amtsgericht Frankfurt am Main (Okresný súd vo Frankfurte nad Mohanom, Nemecko) spoločnosti Latam Airlines povinnosť zaplatiť FW ako náhradu škody sumu 426,68 eura zodpovedajúcu zostatku nákladov na tieto letenky, ako aj náhradu vo výške 250 eur podľa článkov 5 a 7 nariadenia č. 261/2004. Tento súd totiž rozhodol, že zmena rezervácie na let tam, ktorý mala zabezpečiť Latam Airlines, predstavuje zrušenie letu. V tomto bode nadobudol tento rozsudok právoplatnosť.
- 13 Uvedený súd naopak zamietol žiadosť FW o dodatočnú náhradu vo výške 250 eur z dôvodu odmietnutia nástupu do lietadla na spiatocný let, ktorý si FW rezervovala u tohto leteckého dopravcu. Podľa toho istého súdu bol FW odmietnutý nástup do lietadla v zmysle článku 4 nariadenia č. 261/2004, hoci sa nedostavila na odbavenie alebo nástup do lietadla, ako to vyžaduje článok 2 písm. j) a článok 3 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia. Keďže však pre cestujúceho nie je rozhodujúce, či sa odmietnutie nástupu do lietadla zakladá na zrušení letu alebo v prípade zachovania letu na odmietnutí nástupu do lietadla, tento súd prvého stupňa analogicky uplatnil článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) uvedeného nariadenia. Následne odmietol priznať FW túto dodatočnú náhradu, pretože FW bola informovaná o odmietnutí nástupu do lietadla 21. decembra 2017, teda viac ako dva týždne pred plánovaným časom odletu pôvodne rezervovaného spiatocného letu.
- 14 FW podala proti rozsudku z 2. septembra 2021 odvolanie na Landgericht Frankfurt am Main (Krajinský súd Frankfurt nad Mohanom, Nemecko), ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania. FW spochybňuje analogické uplatnenie článku 5 ods. 1 písm. c) bodu i) nariadenia č. 261/2004 na prípady odmietnutia nástupu do lietadla.
- 15 Vnútroštátny súd sa domnieva, že prejednáváná vec vyvoláva dve otázky výkladu nariadenia č. 261/2004. V prvom rade sa tento súd pýta, či k odmietnutiu nástupu do lietadla v zmysle článku 4 tohto nariadenia môže dôjsť vtedy, keď prevádzkujúci letecký dopravca vopred informuje cestujúceho, že mu odmietne nástup do lietadla na let, na ktorý má potvrdenú rezerváciu. V prípade kladnej odpovede vzniká otázka, či sa článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) uvedeného nariadenia, ktorý sa týka zrušenia letu, môže analogicky uplatniť v prípade odmietnutia nástupu do lietadla.
- 16 Pokiaľ ide o prvú otázku, vnútroštátny súd uvádza, že v rozsudku zo 17. marca 2015 Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) okrem iného rozhodol, že od cestujúceho nemožno vyžadovať, aby sa dostavil na odbavenie alebo nástup do lietadla v prípade „plánovaného“ odmietnutia nástupu do lietadla, teda v prípade zmeny rezervácie, ktorá bola cestujúcemu vopred oznámená, prepísaním na iný let, alebo, ako v prejednávanej veci, v prípade vyškrtnutia tohto cestujúceho zo zoznamu cestujúcich oprávnených nastúpiť do lietadla. Vzhľadom na vysokú úroveň ochrany práv cestujúcich, o ktorú sa usiluje nariadenie č. 261/2004, nie je potrebné vyžadovať od cestujúceho, aby sa dostavil na letisko a požiadal o prepravu, ak je už

isté, že bude odmietnutý. Hoci vnútroštátny súd súhlasí s výkladom, ktorý podal Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko), v podstate považuje za potrebné položiť v tejto súvislosti Súdnemu dvoru otázku.

- 17 Pokiaľ ide o druhý bod a pre prípad, že by Súdny dvor pripustil, že v prípade plánovaného odmietnutia nástupu do lietadla môže byť cestujúcemu poskytnutá náhrada bez toho, aby sa musel dostaviť na odbavenie alebo nástup do lietadla, vnútroštátny súd sa domnieva, že hoci normotvorca Európskej únie výslovne neuvažoval o prípade cestujúceho, ktorému bol plánované odmietnutý nástup do lietadla, takýto cestujúci sa ocitol v rovnakej situácii ako cestujúci, ktorého let bol zrušený. Z toho vyplýva, že zásada rovnosti zaobchádzania vyžaduje, aby sa článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) nariadenia č. 261/2004 analogicky uplatnil na cestujúcich, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla v zmysle článku 4 uvedeného nariadenia.
- 18 Vnútroštátny súd však pripomína, že v prípade zrušenia letu nevzniká právo na náhradu, ak bol cestujúci informovaný o tomto zrušení aspoň dva týždne vopred. Takáto lehota má cestujúcemu umožniť prispôbiť sa novej situácii, aby nedošlo k vážnym problémom a nepohodliu, ktoré sa majú podľa práva na náhradu, stanoveného v článku 7 nariadenia č. 261/2004, kompenzovať. Rovnako v prípade plánovaného odmietnutia nástupu do lietadla oznámeného viac ako dva týždne pred plánovaným časom odletu letu by mal takto informovaný cestujúci dostatok času na prispôbenie sa tomuto odmietnutiu a prijatie ďalších opatrení. Pre cestujúceho je nepodstatné, že nebol prepravený letom, ktorý si rezervoval, lebo let bol v celom rozsahu zrušený, alebo preto, lebo mu bol odmietnutý nástup do lietadla z iných dôvodov, napríklad z dôvodu prekročenia kapacity rezervácií. Dôsledky nepohodlia spôsobeného odmietnutím nástupu do lietadla sú totiž rovnaké ako dôsledky zrušenia letu. Ak bolo zámerom normotvorcu, aby právo na náhradu zaniklo v prípade zrušenia letu, ak bol cestujúci informovaný vopred, rovnaké riešenie by sa malo uplatniť v prípade plánovaného odmietnutia nástupu do lietadla, inak by sa cestujúci dotknutí zrušením letu nachádzali v oveľa nepriaznivejšej situácii ako cestujúci, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla, hoci tieto dve kategórie cestujúcich sa nachádzajú v porovnateľnej situácii.
- 19 Za týchto okolností Landgericht Frankfurt am Main (Krajinský súd Frankfurt nad Mohanom) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa nariadenie [č. 261/2004] vykladať v tom zmysle, že na to, aby sa uplatnilo nariadenie a aby šlo o prípad odmietnutia nástupu do lietadla zakladajúci povinnosť náhrady podľa článku 4 ods. 3 v spojení s článkom 7 [tohto] nariadenia, sa cestujúci musí, ako vyžaduje článok 3 ods. 2, respektíve článok 2 písm. j) [uvedeného nariadenia], dostaviť na odbavenie, resp. prezentovať na nástup v stanovenom čase, respektíve najneskôr 45 minút pred oznámeným časom odletu, aj vtedy, ak prevádzkujúci letecký dopravca už skôr oznámil, že cestujúceho odmieta prepraviť?

2. V prípade, že je odpoveď na prvú otázku kladná:

Má sa nariadenie [č. 261/2004] vykladať v tom zmysle, že právo na náhradu z dôvodu odmietnutia nástupu do lietadla podľa článkov 4 a 7 [uvedeného nariadenia] je pri primeranom uplatnení článku 5 ods. 1 písm. c) bodu i) [tohto] nariadenia vylúčené, ak bol cestujúci o odmietnutí nástupu do lietadla informovaný [leteckým dopravcom] aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

- 20 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 4 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s jeho článkom 2 písm. j) vykladať v tom zmysle, že prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý vopred informoval cestujúceho, že mu proti jeho vôli odmietne nástup do lietadla na let, na ktorý má tento cestujúci potvrdenú rezerváciu, nemusí uvedenému cestujúcemu poskytnúť náhradu, ak sa tento cestujúci neprezentoval na nástup do lietadla za podmienok stanovených v článku 3 ods. 2 tohto nariadenia.
- 21 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora z požiadaviek jednotného uplatňovania práva Únie, ako aj zo zásady rovnosti vyplýva, že znenie ustanovenia práva Únie, ktoré neobsahuje nijaký výslovný odkaz na právo členských štátov s cieľom určiť jeho zmysel a pôsobnosť, si v zásade vyžaduje v celej Únii autonómny a jednotný výklad, ktorý musí zohľadňovať nielen znenie tohto ustanovenia, ale aj jeho kontext a cieľ sledovaný príslušnou právnou úpravou [rozsudky z 18. januára 1984, Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, bod 11, a z 25. júna 2020, Ministerio Fiscal (Orgán, ktorému by mohla byť adresovaná žiadosť o medzinárodnú ochranu), C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, bod 53].
- 22 Na úvod treba uviesť, že podľa článku 4 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 „ak je cestujúcim proti ich vôli odmietnutý nástup do lietadla, prevádzkujúci letecký dopravca im ihneď poskytne náhradu v súlade s článkom 7 [tohto nariadenia] a poskytne im pomoc v súlade s článkom 8 a 9 [uvedeného nariadenia]“.
- 23 Vzhľadom na znenie tohto článku 4 ods. 3 cestujúci môže mať právo na náhradu stanovenú týmto ustanovením len vtedy, ak bol predmetom „odmietnutia nástupu do lietadla“ v zmysle článku 2 písm. j) uvedeného nariadenia. Podľa tohto posledného uvedeného ustanovenia „odmietnutie nástupu do lietadla“ znamená odmietnutie prepravy cestujúcich, hoci sa prezentovali na nástup podľa podmienok stanovených v článku 3 ods. 2 [tohto nariadenia] okrem prípadov, keď existujú oprávnené dôvody na odmietnutie nástupu do lietadla v súvislosti so zdravím, bezpečnosťou alebo ochranou, alebo nedostatočnými cestovnými dokumentmi“.
- 24 S prihliadnutím na odkaz uvedený v článku 2 písm. j) nariadenia č. 261/2004 na článok 3 ods. 2 tohto nariadenia treba uviesť, že z odseku 1 písm. a) a odseku 2 tohto článku 3 vyplýva, že ak má cestujúci, ako v prejednávanej veci, potvrdenú rezerváciu na let z letiska umiestneného na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam Zmluvy, pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ predpokladá, že sa tento cestujúci buď dostaví, s výnimkou prípadu zrušenia uvedeného v článku 5, na odbavenie, ako je určené, a v čase, ktorý vopred písomne stanovil letecký dopravca, cestovná kancelária alebo splnomocnený cestovný agent, alebo ak takýto údaj nie je uvedený, najneskôr 45 minút pred uverejneným časom odletu, alebo že letecký dopravca alebo cestovná kancelária prepísali tohto cestujúceho z letu, na ktorý mal rezerváciu, a to bez ohľadu na dôvody.
- 25 S prihliadnutím na ustanovenia uvedené v bodoch 22 až 24 tohto rozsudku treba po prvé určiť, či pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ zahŕňa plánované odmietnutie nástupu do lietadla, čiže prípad, keď prevádzkujúci letecký dopravca vopred informuje cestujúceho, že mu odmietne nástup do lietadla proti vôli tohto cestujúceho na let, na ktorý má potvrdenú rezerváciu, a po druhé, či požiadavka, aby sa cestujúci dostavil na odbavenie, platí aj v prípade takéhoto plánovaného odmietnutia nástupu do lietadla.

- 26 Pokiaľ ide o prvý bod, treba pripomenúť, že nariadenie č. 261/2004 zrušilo nariadenie č. 295/91, ktoré zaviedlo ochranu pred odmietnutím nástupu do lietadla. Prijatím tohto posledného uvedeného nariadenia mal však normotvorca Únie v úmysle reagovať výlučne proti nadmernej praxi prekročenia kapacity rezervácií leteckých dopravcov. Nariadenie č. 295/91 sa tak podľa svojho článku 1 obmedzovalo na to, že stanovuje „spoločné minimálne pravidlá používané pre prípad, keď je cestujúcim na pravidelnom lete z dôvodu potvrdenia rezervácie nadmerného počtu miest na sedenie [z dôvodu prekročenia kapacity rezervácií – *neoficiálny preklad*] odmietnutý nástup do lietadla“ (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 4. októbra 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, bod 20, ako aj zo 4. októbra 2012, Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, bod 22).
- 27 Naproti tomu pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ v zmysle článku 2 písm. j) nariadenia č. 261/2004 zastiera akýkoľvek odkaz na dôvod, pre ktorý dopravca odmietne prepraviť cestujúceho. Znenie tohto ustanovenia teda už nespája takéto odmietnutie so situáciou „prekročenia kapacít rezervácií“ dotknutého letu vytvorenou leteckým dopravcom z ekonomických dôvodov. Normotvorca Únie tým rozšíril pôsobnosť pojmu „odmietnutie nástupu do lietadla“ tak, aby sa vzťahoval na všetky prípady, v ktorých letecký dopravca odmietne prepraviť cestujúceho (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 4. októbra 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, body 19, 21 a 22, ako aj zo 4. októbra 2012, Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, body 21, 23 a 24).
- 28 Z toho vyplýva, že pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ v zásade zahŕňa plánované odmietnutie nástupu do lietadla pod podmienkou, že sa cestujúci v súlade s článkom 2 písm. j) tohto nariadenia včas prezentoval na nástup do lietadla.
- 29 Tento výklad podporujú teleologické úvahy. Vylúčenie plánovaného odmietnutia nástupu do lietadla z pojmu „odmietnutie nástupu do lietadla“ v zmysle článku 2 písm. j) nariadenia č. 261/2004 by totiž značne znížilo ochranu, ktorú toto nariadenie poskytuje cestujúcim. Takéto vylúčenie by preto bolo v rozpore s jeho cieľom uvedeným v odôvodnení 1, ktorým je zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich, čo odôvodňuje extenzívny výklad im priznaných práv. Malo by okrem iného za následok zbaviť cestujúcich, ktorí sa nachádzajú v situácii, ktorá im podobne ako situácia prekročenia kapacity rezervácií z ekonomických dôvodov nemôže byť pripísateľná, možnosti dovolať sa článku 4 tohto istého nariadenia (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. októbra 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, body 23 a 24).
- 30 Pokiaľ ide o druhý bod uvedený v bode 25 tohto rozsudku, z doslovného výkladu článku 2 písm. j) nariadenia č. 261/2004 v spojení s článkom 3 ods. 1 písm. a) a článkom 3 ods. 2 tohto nariadenia vyplýva, že cestujúcemu možno „odmietnuť nástup do lietadla“ len vtedy, ak sa dostavil na odbavenie.
- 31 Tento výklad však nemožno prijať v situácii plánovaného odmietnutia nástupu do lietadla.
- 32 Na jednej strane totiž, ako uviedla Komisia vo svojich písomných pripomienkach, z kontextuálnej analýzy článku 3 ods. 2 písm. b) v spojení s článkom 2 písm. j) nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že požiadavka, podľa ktorej sa cestujúci musia prezentovať na nástup do lietadla, nemusí byť nevyhnutne splnená, a to aj vzhľadom na skutočnosť, že odmietnutie nástupu do lietadla možno uskutočniť plánovane, ak ich letecký dopravca alebo cestovná kancelária prepísali z letu, na ktorý mali rezerváciu, na iný let. Takáto situácia sa pritom v podstate nelíši od situácie, keď je cestujúci

vopred informovaný, že letecký dopravca mu odmietne nástup do lietadla na let, na ktorý má potvrdenú rezerváciu, čo tak vyžaduje, aby si tento cestujúci rezervoval iný let rovnakým spôsobom, ako keby ho letecký dopravca vopred prepísal na iný let.

- 33 Na druhej strane cieľ sledovaný nariadením č. 295/91 pripomenutý v bode 26 tohto rozsudku umožňuje pochopiť, že normotvorca Únie tým, že neskôr prijal článok 2 písm. j) a článok 4 nariadenia č. 261/2004, v podstate predpokladal prípady odmietnutia nástupu do lietadla, ktoré rovnako ako prípady spôsobené využitím prekročenia kapacity rezervácií vznikajú *in extremis*, teda v okamihu, keď cestujúci prídu na letisko. V tomto kontexte je pochopiteľné, že tento normotvorca zachoval v nariadení č. 261/2004 požiadavku, aby sa cestujúci dostavil na odbavenie, pričom existenciu takýchto prípadov možno v zásade konštatovať až pri odbavovaní.
- 34 Zdá sa teda, že pri vypracovaní nariadenia č. 261/2004 normotvorca Únie neuvažoval o situácii, v ktorej prevádzkujúci letecký dopravca informuje cestujúcich pred plánovaným letom, pre ktorý majú potvrdenú rezerváciu, že im odmietne nastúpiť do lietadla, ktoré má uskutočniť tento let.
- 35 Článok 4 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s článkom 2 písm. j) a jeho článok 3 ods. 2 však nemožno vykladať tak, že vyjadruje zámer normotvorcu Únie automaticky vylúčiť akúkoľvek náhradu v prospech cestujúceho, ktorému bol plánovane odmietnutý nástup do lietadla z dôvodu, že sa nedostavil na odbavenie. Treba teda konštatovať, že tieto ustanovenia nepodriaďujú náhradu za odmietnutie nástupu do lietadla za každých okolností podmienke, aby sa dotknutí cestujúci dostavili na odbavenie.
- 36 Naopak, výklad nariadenia č. 261/2004, ktorý na účely umožnenia náhrady cestujúcim, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla, oslobodzuje týchto cestujúcich od povinnosti dostaviť sa na odbavenie, čím ich zbavuje zbytočnej formality, prispieva k dosiahnutiu cieľa tohto nariadenia spočívajúceho v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich.
- 37 Z odôvodnení 1 až 4 uvedeného nariadenia a najmä z odôvodnenia 2 totiž vyplýva, že cieľom tohto nariadenia je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich v leteckej doprave bez ohľadu na to, či sa nachádzajú v situácii, keď im bol odmietnutý nástup do lietadla, ich let bol zrušený alebo má meškanie, pretože im to všetkým spôsobuje vážne problémy a nepohodlie spojené s leteckou dopravou (rozsudky z 19. novembra 2009, *Sturgeon a i.*, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 44, a z 29. júla 2019, *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, bod 26). Z toho vyplýva, že ustanovenia priznávajúce práva cestujúcim v leteckej doprave, vrátane ustanovení priznávajúcich právo na náhradu, sa majú vykladať v širšom zmysle (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. novembra 2009, *Sturgeon a i.*, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 45).
- 38 Z kontextuálneho a teleologického výkladu článku 4 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s článkom 2 písm. j) a článku 3 ods. 2 tohto nariadenia teda vyplýva, že cestujúci nie je povinný dostaviť sa na odbavenie, ak mu prevádzkujúci letecký dopravca vopred oznámil, že mu proti jeho vôli odmietne nastúpiť na let, na ktorý má tento cestujúci potvrdenú rezerváciu.
- 39 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že článok 4 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s jeho článkom 2 písm. j) sa má vykladať v tom zmysle, že prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý vopred informoval cestujúceho, že mu proti jeho vôli odmietne nástup do lietadla na let, na ktorý má tento cestujúci potvrdenú rezerváciu, musí uvedenému cestujúcemu poskytnúť náhradu, aj keď sa tento cestujúci neprezentoval na nástup do lietadla za podmienok stanovených v článku 3 ods. 2 tohto nariadenia.

O druhej otázke

- 40 Hoci druhá otázka bola položená len pre prípad kladnej odpovede na prvú otázku, Súdny dvor považuje za potrebné na ňu odpovedať vzhľadom na vysvetlenia vnútroštátneho súdu zhrnuté v bode 17 tohto rozsudku. Tento súd totiž uviedol, že odpoveď na druhú otázku je potrebná v prípade, ak by Súdny dvor v odpovedi na prvú otázku konštatoval, že cestujúcemu, ktorému bolo oznámené plánované odmietnutie nástupu do lietadla, možno poskytnúť náhradu bez toho, aby sa dostavil na odbavenie.
- 41 Touto druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že toto ustanovenie zavádzajúce výnimku z práva cestujúcich na náhradu v prípade zrušenia letu sa vzťahuje aj na situáciu, keď bol cestujúci najmenej dva týždne pred plánovaným časom odletu informovaný, že prevádzkujúci letecký dopravca ho proti jeho vôli odmietne prepraviť, takže tento cestujúci nemôže mať právo na náhradu za odmietnutie nástupu do lietadla, stanovené v článku 4 tohto nariadenia.
- 42 Treba pripomenúť, že podľa znenia článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 príslušní cestujúci majú v prípade zrušenia letu právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7 tohto nariadenia, pokiaľ neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu. Navyše článok 4 ods. 3 uvedeného nariadenia stanovuje, že „ak je cestujúcim proti ich vôli odmietnutý nástup do lietadla, prevádzkujúci letecký dopravca im ihneď poskytne náhradu v súlade s článkom 7 [tohto nariadenia] a poskytne im pomoc v súlade s článkom 8 a 9 [uvedeného nariadenia]“.
- 43 Ako rozhodol Súdny dvor, cieľ nariadenia č. 261/2004 uvedený v jeho odôvodnení 1, ktorý spočíva v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich, odôvodňuje extenzívny výklad práv priznaných cestujúcim (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. októbra 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, bod 23). Naopak, výnimka z ustanovení priznávajúcich práva cestujúcim sa má vykladať reštriktívne (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 17, a zo 4. októbra 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, bod 38).
- 44 Treba teda uplatniť reštriktívny výklad článku 5 ods. 1 písm. c) bodu i) tohto nariadenia, keďže toto ustanovenie oslobodzuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu od povinnosti zaplatiť náhradu stanovenú v článku 7 uvedeného nariadenia v prípade zrušenia letu, ak informoval cestujúcich o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu.
- 45 V tejto súvislosti treba uviesť, že článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) nariadenia č. 261/2004 sa netýka prípadu odmietnutia nástupu do lietadla, ale len prípadu zrušenia letu, teda v súlade s článkom 2 písm. l) tohto nariadenia, keď sa neuskutočnil let, ktorý bol predtým plánovaný a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované.
- 46 Okrem toho článok 4 ods. 3 uvedeného nariadenia neupravuje, že prevádzkujúci letecký dopravca sa môže zbaviť svojej povinnosti poskytnúť cestujúcim náhradu podľa článku 7 toho istého nariadenia, ak oznámi cestujúcim najmenej dva týždne pred plánovaným časom odletu, že im bude odmietnutý nástup do lietadla (pozri analogicky rozsudky z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 37, ako aj zo 4. októbra 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, bod 36). Zásada reštriktívneho výkladu pripomenutá v bode 44 tohto rozsudku si tak vyžaduje, aby sa výnimka z práva na náhradu stanovená v článku 5 ods. 1 písm. c) bode i) nariadenia č. 261/2004 obmedzila len na prípady zrušenia uvedené v tomto ustanovení, pričom sa nemôže rozšíriť na prípady odmietnutia nástupu do lietadla uvedené v článku 4 tohto nariadenia.

- 47 Vzhľadom na cieľ tohto nariadenia uvedený v jeho odôvodnení 1, ktorým je zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich, preto článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) uvedeného nariadenia nemožno analogicky uplatniť v kontexte odmietnutia nástupu do lietadla s cieľom obmedziť rozsah práva na náhradu uvedeného v článku 4 ods. 3 tohto istého nariadenia.
- 48 Takýto výklad nie je spochybnený zásadou rovnosti zaobchádzania, na ktorú sa odvoláva vnútroštátny súd. Ako totiž uviedla Komisia vo svojich písomných pripomienkach, táto zásada, ktorá vyžaduje, aby sa s porovnateľnými situáciami nezaobchádzalo rozdielne a aby sa s rozdielnymi situáciami nezaobchádzalo rovnako, s výnimkou toho, že by takéto zaobchádzanie bolo objektívne odôvodnené (rozsudok zo 14. júla 2022, Komisia/VW a i., C-116/21 P až C-118/21 P, C-138/21 P a C-139/21 P, EU:C:2022:557, bod 95 a citovaná judikatúra), sa v prejednávanej veci nemôže uplatniť, keďže ako vyplýva z bodov 45 a 46 tohto rozsudku, situácie, ktoré vedú k odmietnutiu nástupu do lietadla alebo k zrušeniu letu, nie sú porovnateľné, keďže ich normotvorca Únie upravil odlišným spôsobom v článkoch 4 a 5 nariadenia č. 261/2004 a sprevádzajú ich sčasti odlišné právne normy, ako je výnimka z práva na náhradu stanovená v článku 5 ods. 1 písm. c) bode i) a nie v článku 4 ods. 3 tohto nariadenia.
- 49 S prihliadnutím na predchádzajúce úvahy treba na druhú otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že toto ustanovenie zavádzajúce výnimku z práva cestujúcich na náhradu v prípade zrušenia letu sa nevzťahuje na situáciu, v ktorej bol cestujúci informovaný najmenej dva týždne pred plánovaným časom odletu, že prevádzkujúci letecký dopravca ho proti jeho vôli odmietne prepraviť, takže tento cestujúci musí mať právo na náhradu za odmietnutie nástupu do lietadla, stanovené v článku 4 tohto nariadenia.

O trovách

- 50 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (ôsma komora) rozhodol takto:

- 1. Článok 4 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91, v spojení s článkom 2 písm. j) nariadenia č. 261/2004**

sa má vykladať v tom zmysle, že:

prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý vopred informoval cestujúceho, že mu proti jeho vôli odmietne nástup do lietadla na let, na ktorý má tento cestujúci potvrdenú rezerváciu, musí uvedenému cestujúcemu poskytnúť náhradu, aj keď sa tento cestujúci neprezentoval na nástup do lietadla za podmienok stanovených v článku 3 ods. 2 tohto nariadenia.

2. Článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) nariadenia č. 261/2004

sa má vykladať v tom zmysle, že:

toto ustanovenie zavádzajúce výnimku z práva cestujúcich na náhradu v prípade zrušenia letu sa nevzťahuje na situáciu, v ktorej bol cestujúci informovaný najmenej dva týždne pred plánovaným časom odletu, že prevádzkujúci letecký dopravca ho proti jeho vôli odmietne prepraviť, takže tento cestujúci musí mať právo na náhradu za odmietnutie nástupu do lietadla, stanovené v článku 4 tohto nariadenia.

Podpisy